



Betreff:

**Stellungnahme des Landes Kärnten
zur „Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen,
Konsultation über die zukünftige Politik für das
transeuropäische Verkehrsnetz“
vom 4.5.2010, KOM(2010) 212**

Datum:	14. September 2010
Zahl:	7-AL-EUV-177/1/2010

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte:	Herr DI Schuschnig
Telefon:	05 0536 – 30745
Fax:	05 0536 – 30770 oder 05 0536 – 30740
e-mail:	post.abt7@ktn.gv.at

Europäische Kommission
Rue de la Loi 200
1049 Brüssel
Belgien
SMTP: MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu

Sehr geehrte Damen und Herren !

Das Land Kärnten (AT) nimmt im Rahmen der öffentlichen Konsultation zur Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz, KOM (2010) 212 endg., wie folgt Stellung:

1. ALLGEMEINES:

Das Bundesland Kärnten hält einleitend fest, dass der Prozess der Überarbeitung der TEN-V Politik durch die Europäische Kommission befürwortet wird.

Das Land Kärnten begrüßt auch den neuen Ansatz zur Definition eines Kernnetzes (core network) und eines Basisnetzes (comprehensive network) sowie das Bekenntnis zu einem gesamteuropäischen leistungsfähigen Verkehrsnetz.

Des Weiteren begrüßt wird der umweltpolitische Ansatz, mit dem Kernnetz die Grundlage für ein effizientes und weniger kohlenstoffintensives Verkehrssystem zu bilden, die Eisenbahnverbindungen zu priorisieren und die Kontinuität laufender Projekte zu sichern.

2. BEANTWORTUNG DER IM DOKUMENT GESTELLTEN FRAGEN:

Zu Punkt 3: Methodik für die TEN-V Planung.

Sind die oben angeführten Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel? Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?

Bei der Auswahl der Knoten muss auf eine Ausgewogenheit geachtet werden. Die Bedeutung der Knoten darf nicht nur von der Einwohnerzahl abhängen und soll auch die verkehrliche Funktion des Knotens berücksichtigen (beispielsweise der Knoten Villach im Schnittpunkt zweier europäischer Achsen und Villach/Fürnitz als möglicher sog. Hinterlandhub nahe den Adria Häfen) und es sollte die Auswahl so erfolgen, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Bevölkerung und der Anzahl der Knoten erzielt wird. Der Einsatz eines Verkehrsmodells, um die verkehrlichen Funktionen und die Bedeutung der jeweiligen Abschnitte im Verkehrsnetz zu ermitteln und dadurch ein Kernnetz festlegen zu können, ist die richtige Vorgehensweise. Selbstverständlich müssen alle diesbezüglichen Datengrundlagen transparent und plausibel nachvollziehbar sein.

In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern? Welche besondere Rolle könnte die TEN-V Planung generell bei der Stärkung des Beitrags am Verkehrssektor zu den Zielen der „Europa 2020“- Strategie leisten?

Ja, es kann gelingen, mit den zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen einen Beitrag zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems zu leisten. Wichtig wird es allerdings sein, eine Verlagerung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu erreichen. Die gewünschte Verlagerung von der Strasse auf die mit vielen Vorteilen versehene Schiene wird man allerdings nur durch „Schaffung einer Kostenwahrheit“ im erwünschten Maße erreichen.

Zu Punkt 4: Die TEN-V Umsetzung.

Auf welche Weise können die verschiedenen Finanzierungsquellen der EU besser koordiniert und/oder kombiniert werden, damit TEN-V Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V Politik schneller erreicht werden können?

Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die verschiedenen Finanzquellen der EU UND DER Mitgliedsstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?

Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens eine angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V Projekten und den Zielen der TEN-V Politik aufzuholen?

Zu 4.1: Bewertung:

Es ist fachlich zu befürworten, dass versucht wird, bisher fehlende Verbindungen zu schaffen, Engpässe zu beseitigen und auch jene Projekte zu forcieren, die einen hohen europäischen Mehrwert besitzen.

Zu 4.2: Finanzierung:

Aus Sicht des Landes Kärnten sollten die TEN-V Finanzmittel und die Mittel aus dem Kohäsionsfonds aus Gründen der besseren Transparenz besser nicht zusammengelegt werden.

Die Finanzierungen aufgrund der meist langen Projektlaufzeiten müssen für die EU langfristig, verbindlich und nicht auf vorgegebene Förderperioden abgestimmt sein.

3. KÄRNTEN-SPEZIFISCHE ASPEKTE:

Das Land Kärnten hält fest, dass folgende höchstrangige Eisenbahnstrecken- und Straßenabschnitte, die in unserem Bundesland liegen, Bestandteile des europäischen Basisnetzes sind:

Eisenbahnstrecken (entsprechend dem TEN-V Leitschema):

- Wien – Bruck/Mur – Graz - Koralmtunnel – Klagenfurt – Villach (Südbahn/Koralmbahn) – Italien (Pontebbana)
- Salzburg - Spittal/Drau - – Villach (Tauernbahn)

Straßen (entsprechend dem TEN-V Leitschema 2004 plus Ergänzungen):

- Wien – Graz – Klagenfurt – Villach (A2)
- Salzburg – Spittal – Villach (A10)
- Klagenfurt – Rosenbach - SLO (A11)

Ein Großteil der oben angesprochenen Netzteile ist bereits Bestand des hochrangigen österreichischen Verkehrsnetzes.

Bei den Eisenbahnstrecken ist die fehlende Verbindung zwischen Graz – Klagenfurt (Koralmbahn) als Neubaustrecke bereits zum großen Teil in Bau, alle behördlichen Verfahren sind bereits abgeschlossen.

Diese Verbindung ist auch als Teil der sog. Baltisch-Adriatischen Achse zu sehen, die als östlichste Nord-Süd-Verbindung das bereits prioritäre Projekt PP23 von Danzig – Warschau – Kattowitz – Zilina – mit Ästen nach Poznan und Breclav/Brno nach Bratislava/Wien, über Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Triest – Venedig nach Bologna/Ravenna verlängert.

Somit ergibt sich zukünftig eine Verbindung des nördlichen Hafens Danzig – und somit auch der baltischen Häfen - mit den Adriatischen Häfen, wobei der Knoten Villach/Fürnitz, der sich im Schnittpunkt des Korridors X und der Baltisch-Adriatischen Achse befindet - eine Funktion als Hinterland-Hub übernehmen könnte.

Es darf daher abschließend festgehalten werden, dass sich nach Durchsicht der oben erwähnten Unterlagen zeigt, dass die Baltisch-Adriatische Achse alle methodologischen Voraussetzungen erfüllt.

Mit freundlichen Grüßen !

Für das Land Kärnten:

Dr. Kreiner